

## **Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich**

Sitzung vom 14. Januar 2015

### **36. Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) Anpassung Teil III C Objektblatt Flughafen Zürich (Stellungnahme)**

Mit Schreiben vom 9. Oktober 2014 hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) den Regierungsrat eingeladen, im Rahmen des Verfahrens zur Anhörung der Behörden und zur Mitwirkung der Bevölkerung im Sinne von Art. 4 des Raumplanungsgesetzes (RPG, SR 700) bis 15. Januar 2015 zu den Anpassungen des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt, Objektblatt Flughafen Zürich (SIL-Objektblatt) Stellung zu nehmen. Die Anpassung bezieht sich auf das vom Bundesrat am 26. Juni 2013 verabschiedete SIL-Objektblatt. Diesem Beschluss war ein langjähriger Abstimmungsprozess vorausgegangen, der zum Ziel hatte, die fachliche Erarbeitung sowie die offiziellen Mitwirkungsverfahren zum SIL-Objektblatt zeitlich und inhaltlich eng mit der Teilrevision des kantonalen Richtplans, Kapitel 4.7.1 «Flughafen Zürich», abzustimmen.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

**b e s c h l i e s s t d e r R e g i e r u n g s r a t :**

I. Schreiben an das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Zustelladresse: Bundesamt für Zivilluftfahrt, Sektion Sachplan und Anlagen, 3003 Bern):

Mit Schreiben vom 9. Oktober 2014 haben Sie den Regierungsrat eingeladen, im Rahmen der Anhörung der Behörden und der Mitwirkung der Bevölkerung zur Anpassung des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt, Objektblatt Flughafen Zürich (SIL-Objektblatt), vom 26. Juni 2013 Stellung zu nehmen. Wir danken für diese Gelegenheit und äussern uns wie folgt:

#### **A. Ausgangslage und Anlass der vorliegenden Anpassung des SIL-Objektblattes**

Die vorliegende Anpassung bezieht sich auf das vom Bundesrat am 26. Juni 2013 verabschiedete SIL-Objektblatt Flughafen Zürich. Diesem Beschluss war ein langjähriger Abstimmungsprozess vorausgegangen, der zum Ziel hatte, die fachliche Erarbeitung sowie die offiziellen Mitwirkungsverfahren zum SIL-Objektblatt zeitlich und inhaltlich eng mit der Teilrevision des kantonalen Richtplans, Kapitel 4.7.1 «Flughafen Zürich», abzustimmen.

Da bereits Ende 2012 nicht absehbar war, wann der Staatsvertrag mit Deutschland auf deutscher Seite ratifiziert werden würde und auch die Sicherheitsüberprüfung des Flughafens Zürich noch nicht abgeschlossen war, entschied der Bundesrat, das SIL-Objektblatt in zwei Etappen festzulegen. Am 26. Juni 2013 wurden in der ersten Etappe jene Festlegungen getroffen, die unabhängig vom Staatsvertrag sind. Sie entsprechen weitgehend dem heutigen Betrieb auf dem bestehenden Pistensystem. Entgegen der im langjährigen Planungsprozess formulierten Absicht, im SIL-Objektblatt die sogenannte Abgrenzungslinie (AGL) festzulegen, entschied der Bundesrat am 26. Juni 2013 (also erst nach der öffentlichen Auflage und nachdem der Regierungsrat den kantonalen Richtplan dem Kantonsrat zur Beratung und Beschlussfassung überwiesen hatte), die AGL erst in einer zweiten Etappe festzulegen, wenn die Rahmenbedingungen zum Betrieb an neue Bestimmungen zur Nutzung des süddeutschen Luftraums oder für die Umsetzung weiter gehender Sicherheitsanforderungen angepasst werden. Zweck dieser im kantonalen Richtplan und im SIL-Objektblatt deckungsgleich festgelegten AGL wäre es gewesen, das Gebiet mit bestehender oder in Zukunft möglicher Lärmbelastung über dem Immissionsgrenzwert der Empfindlichkeitsstufe II (IGW ES II) dauerhaft und verbindlich festzulegen und damit die für die Raumentwicklung unerlässliche Beständigkeit zu schaffen. Stattdessen wurde das sogenannte «Gebiet mit Lärmauswirkungen», das die künftige Entwicklung des Flugbetriebs begrenzt, im SIL-Objektblatt vom 26. Juni 2013 zunächst nur als «Zwischenergebnis» festgesetzt. Ein «Zwischenergebnis» zeigt gemäss Art. 5 in Verbindung mit Art. 15 Abs. 2 der Raumplanungsverordnung (RPV; LS 700.1) auf, welche raumwirksamen Tätigkeiten noch nicht aufeinander abgestimmt sind und was vorzukehren ist, damit eine zeitgerechte Abstimmung erreicht werden kann.

Gestützt auf das SIL-Objektblatt vom 26. Juni 2013 und die Erkenntnisse des jahrelangen SIL-Prozesses hat der Kantonsrat am 24. März 2014 die Teilrevision des kantonalen Richtplans, Kapitel 4.7.1 «Flughafen Zürich», festgesetzt. Der Beschluss wurde am 28. März 2014 im Amtsblatt des Kantons Zürich veröffentlicht und ist damit für die Behörden im Kanton Zürich verbindlich. Der Beschluss hält fest, dass das Ziel der Festlegung darin besteht, «die Gebiete mit bestehender oder gemäss SIL-Objektblatt zukünftig möglicher Fluglärmbelastung (gemessen am IGW ES II) im kantonalen Richtplan und im Sachplan des Bundes mit einer Abgrenzungslinie (vgl. Pkt. 4.7.1.2a) dauerhaft und verbindlich festzulegen». (a. a. O., Pkt. 4.7.1.1.b). Neben der Festlegung der AGL wird in der Richtplankarte der Flughafenperimeter dargestellt. Im Bereich der im SIL-Objektblatt für die Verlängerung der Pisten 28 und 32 vorgesehenen Flächen besteht jedoch ein Widerspruch zwischen dem im kanto-

nalen Richtplan dargestellten und dem im SIL-Objektblatt festgelegten Flughafenperimeter. Dies deshalb, weil der Kantonsrat am 24. März 2014 beschlossen hat, die Koordinationshinweise, die sich auf das SIL-Objektblatt beziehen (Pistenverlängerungen und Flughafenperimeter sowie die davon betroffenen Änderungen), aus dem Richtplan zu streichen und den Flughafenperimeter im kantonalen Richtplan entsprechend anzupassen. Angesichts des offensichtlichen Widerspruchs hat der Kanton Zürich in Anlehnung an Art. 7 und 12 RPG die Durchführung eines sogenannten Differenzbereinigungsverfahrens beantragt. Das Verfahren ist derzeit noch im Gang.

Ebenfalls auf der Grundlage des SIL-Objektblattes vom 26. Juni 2013 und der 2012 durchgeführten Sicherheitsüberprüfung am Flughafen Zürich, hat die Flughafen Zürich AG (FZAG) dem BAZL ein Gesuch um Änderung des Betriebsreglements eingereicht (BR2014). Dieses Gesuch enthält unter anderem die Entflechtung der An- und Abflugrouten im Osten des Flughafens. Es baut auf vertieften sicherheitstechnischen Erkenntnissen zur Linienführung und Belegung der Flugrouten auf. Die damit verbundenen Lärmbelastungskurven (IGW ES II) beruhen auf der Verkehrsprognose mit Zeithorizont 2020. An zwei Stellen weichen die Lärmbelastungskurven geringfügig von dem im SIL-Objektblatt festgelegten «Gebiet mit Lärmauswirkungen» ab. Diesem liegen der heutige Flugbetrieb gemäss vBR sowie die Betriebsvariante E<sub>DVO</sub> gemäss Schlussbericht des SIL-Prozesses vom 2. Februar 2010 (Schlussbericht SIL) mit dem prognostizierten Flugbetrieb für 2030 (Zeithorizont 2030, vgl. Schlussbericht SIL, S. 7) zugrunde. Eine zusätzliche Lärmbelastung ist im Nordwesten (Limmattal), bedingt durch die Abflüge im Nachtbetrieb, und im Süden, bedingt durch die Anflüge im Tagbetrieb, ausgewiesen. Das im SIL-Objektblatt festgelegte «Gebiet mit Lärmauswirkungen» soll nun entsprechend dem Gesuch der FZAG erweitert werden. Damit sollen die raumplanerischen Voraussetzungen für die Genehmigung des BR2014 bzw. die geplante schrittweise Umstellung des Flugbetriebs auf die neuen satellitengestützten Abflugrouten geschaffen werden. Das «Gebiet mit Lärmauswirkungen» verbleibt im SIL-Objektblatt als Zwischenergebnis; eine Festsetzung mit abschliessender Bereinigung mit den Richtplänen der Kantone ist erst angezeigt, wenn der definitive, langfristige Flughafenbetrieb zur Umsetzung weiter gehender Sicherheitsanforderungen oder des Staatsvertrags mit Deutschland bekannt ist (SIL-Objektblatt zweite Etappe ab 2015).

## **B. Stellungnahme zum SIL-Objektblatt**

### ***1. BR2014 erfordert keine Anpassungen des «Gebiets mit Lärmauswirkungen» gemäss SIL-Objektblatt***

Das «Gebiet mit Lärmauswirkungen» gemäss geltendem SIL-Objektblatt beruht auf der Betriebsvariante E<sub>DVO</sub> gemäss Schlussbericht SIL mit Zeithorizont 2030 und dem heutigen Flugbetrieb gemäss vBR.

Das BR2014 wirkt sich auf das «Gebiet mit Lärmauswirkungen» nur geringfügig aus:

#### *Nordwesten:*

Abweichungen wegen Überschreitung des Immissionsgrenzwertes zur Nachtzeit (vier Personen) ausserhalb der IGW-Kurve; im Tagbetrieb keine Abweichungen vom Immissionsgrenzwert (0 Personen); Abweichung beim Planungswert (1367 Personen).

#### *Süden:*

Abweichungen wegen Überschreitung des Immissionsgrenzwertes zur Nachtzeit (2110 Personen); weitreichende Vergrösserung der Zahl der Betroffenen innerhalb der Planungswertkurve zur Nachtzeit (15397 Personen).

#### *Osten:*

Abweichungen von der IGW-Kurve im Tagbetrieb (0 Personen); Abweichungen von der Planungswertkurve (100 Personen).

#### *Nordosten:*

Abweichungen von der Planungswertkurve zur Nachtzeit (432 Personen).

Zu den Auswirkungen des BR2014 im Nordwesten auf das «Gebiet mit Lärmauswirkungen» ist Folgendes anzumerken: Die Überschreitung des IGW zur Nachtzeit ist darauf zurückzuführen, dass eine nach Westen führende Startroute, die sogenannte Surbtal-Route, zurzeit zwar auf dem Papier vorhanden, jedoch noch nicht operativ ist. Die Flugzeuge, die diese Route befliegen werden, fliegen zurzeit auf einer anderen Route, was zur erwähnten IGW-Überschreitung führt. Die Surbtal-Route ist jedoch Bestandteil der Betriebsvariante E<sub>DVO</sub>, die ihrerseits dem vom Bundesrat am 26. Juni 2013 verabschiedeten SIL-Objektblatt Flughafen Zürich zugrunde liegt. Diese Route ist daher, wie erwähnt, nur vorübergehend nicht operativ. Davon geht auch die FZAG aus, wenn sie in ihrem Gesuch für die Änderung des BR2014 vom 25. Oktober 2013 festgehalten hat, «vorerst die kurz- bis mittelfristig realisierbare Optimierung des Ostkonzepts ausarbeiten und zur Genehmigung zu beantragen. Die Ausarbeitung der weiteren SIL-Routen soll dagegen in einem zweiten Schritt an die Hand genommen werden» (a. a. O., S. 2, siehe auch Erläuterungen der FZAG

zur Abweichung der Lärmkurven des BR 2014 zum Zwischenergebnis des SIL-Objektblattes vom 26. Juni 2013, Ziff. 1). Ein Sachplan muss jedoch erst dann angepasst werden, wenn sich die Verhältnisse ändern (vgl. Konzepte und Merkmale des Bundes [Art. 13 RPG], Merkmale des Instrumentes und Grundsätze für die Erarbeitung, Verabschiedung und Anwendung, Bundesamt für Raumplanung, 1997, S. 29). Eine bloss temporäre Änderung im Flughafenbetrieb kann somit keine Anpassung des SIL-Objektblattes nach sich ziehen.

Die Auswirkungen im Süden bewirken keine Überschreitung des «Gebiets mit Lärmauswirkungen» (IGW ES II), nachdem die dem geltenden SIL-Objektblatt zugrunde liegende Lärmprognose bis 2030 längerfristiger ist als diejenige, die dem Gesuch der Flughafenhalterin zugrunde liegt (2020).

Der Bundesrat hat am 28. November 2014 eine Revision der Lärm-schutz-Verordnung (LSV) beschlossen. Demnach sollen in Gebieten mit Überschreitungen der Planungs- und Immissionsgrenzwerte in den Nachtstunden Erleichterungen bezüglich der Erschliessung bestehender Bauzonen und bei der Erteilung von Baubewilligungen geschaffen werden. Somit ist davon auszugehen, dass die Ausdehnung des «Gebiets mit Lärmauswirkungen» im Bereich der Planungswerte in der Nacht keine neuen Einschränkungen in planungs- und baurechtlicher Hinsicht zur Folge hat.

Zusammenfassend muss an dieser Stelle festgehalten werden, dass die (geringfügigen) Auswirkungen des BR2014 auf das «Gebiet mit Lärmauswirkungen» gemäss geltendem SIL-Objektblatt keinerlei Anpassung desselben erfordern.

Auch bezogen auf die vom Kantonsrat am 24. März 2014 im kantonalen Richtplan festgelegte Abgrenzungslinie ergibt sich zwar eine grafisch feststellbare Abweichung im Nordwesten. Da die Überschreitung hinsichtlich der Zahl der davon betroffenen Personen geringfügig ist und kein Siedlungsgebiet betrifft, liegt die Änderung im Anordnungsspielraum der Richtplanfestlegung. Aus unserer Sicht besteht somit kein Bedarf nach Anpassung des kantonalen Richtplans aufgrund der Änderungen des BR2014.

Wir beantragen daher, auf die Anpassung des geltenden SIL-Objektblattes zu verzichten.

## ***2. Neue Lärmberechnungen notwendig***

Wie erwähnt, beruht die vorliegende Anpassung des SIL-Objektblattes auf dem Gesuch der FZAG um Änderung des BR2014, das vom Verwaltungsrat der FZAG am 24. Oktober 2013 beschlossen wurde. Da es sich dabei um eine Änderung des Betriebsreglements mit wesentlichen Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung gemäss § 19 Abs. 1 des Flug-

hafengesetzes (LS 748.1) handelt, erteilte der Regierungsrat der Staatsvertretung im Verwaltungsrat der FZAG entsprechend Weisung (Vetatbestand). Der Regierungsrat hat damals der Einreichung des Gesuchs beim BAZL zugestimmt. Er hat aber ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Stellungnahmen, welche die kantonalen Fachstellen dem Bund gegenüber abgeben werden, wenn die Gesuchsunterlagen öffentlich aufgelegt sind, hiervon unberührt sind. Im Rahmen dieser Prüfung durch die kantonalen Fachstellen hat sich nun gezeigt, dass die Lärmberechnungen, die dem Gesuch zum BR2014 zugrunde liegen, hinterfragt werden müssen. Dem EMPA-Bericht «Fluglärmberechnungen nach Lärmschutz-Verordnung» zum BR2014 vom 30. Oktober 2013 ist zu entnehmen, dass für die Lärmberechnungen im BR2014 2600 Flugbewegungen in der zweiten Nachtstunde (23.00–24.00 Uhr) angenommen wurden. Dies steht in klarem Widerspruch zu den in der  $E_{DVO}$  angenommenen 0 Bewegungen in der zweiten Nachtstunde. Dies legt die Vermutung nahe, dass die zweite Nachtstunde bis zum Erreichen der entsprechenden Grenzwerte mit zusätzlichen Flugbewegungen «aufgefüllt» werden soll, woraus sich eine Entlastung der ersten Nachtstunde sowie weniger ausgedehnte Grenzwertkurven für die erste Nachtstunde (22.00–23.00 Uhr) ergeben würden. Während der zweiten Nachtstunde würde sich daraus eine deutliche Mehrbelastung der Bevölkerung ergeben. Eine solche Änderung des BR2014, mit der gleichsam eine Reserve für Bewegungen nach 23.00 Uhr geschaffen würde, lehnen wir ab. Die Einhaltung der siebenstündigen Nachtflugsperrre (23.00–06.00 Uhr) gemäss § 1 in Verbindung mit § 3 Abs. 3 des Flughafengesetzes ist uns ein sehr wichtiges Anliegen. In der zweiten Nachtstunde von 23.00 bis 23.30 Uhr darf die Flughafenhalterin ausschliesslich Verspätungsabbau betreiben. Aus unserer Sicht drängt es sich daher auf, neue Lärmberechnungen vorzunehmen, um diese unerwünschte Belastungsverschiebung zu beheben.

Eine Anpassung des geltenden SIL-Objektblattes wäre aber selbst dann nicht erforderlich, wenn die Flughafenhalterin gestützt auf neue Lärmberechnungen ein überarbeitetes Gesuch um Änderung des Betriebsreglements einreichen würde, mit dem die erwähnten 2600 Flugbewegungen der ersten Nachtstunde zugewiesen würden. Selbst eine solche Anpassung des Betriebs ist mit dem geltenden SIL-Objektblatt und der zugrunde liegenden Betriebsvariante  $E_{DVO}$  sowie der langfristigen Lärmprognose bis 2030 abgedeckt. Überschreitungen des Gebiets mit Lärmauswirkungen in der zweiten Nachtstunde, bedingt durch Flüge mit Verspätungsabbau, sind mit dem im SIL-Objektblatt vorgesehenen Lärmcontrolling auszuweisen und gegebenenfalls mit geeigneten Massnahmen zu beheben.

### **3. Anpassung zur Unzeit**

Ungeachtet der unter B1. und B2. gemachten Ausführungen erachten wir den Zeitpunkt für die vorliegende Anpassung des SIL-Objektblattes als nicht angebracht. Dies aus folgenden Gründen:

Der Kantonsrat hat am 24. März 2014 auf der Grundlage des SIL-Objektblattes vom 26. Juni 2013 die Teilrevision des kantonalen Richtplans, Kapitel 4.7.1 «Flughafen Zürich», festgesetzt. Aufgrund eines offensichtlichen Widerspruchs zwischen dem kantonalen Richtplan und dem SIL-Objektblatt im Bereich des Flughafenperimeters (Stichwort: Option Pistenverlängerungen) hat der Kanton Zürich in Anwendung von Art. 7 und Art. 12 RPG beim Bund die Durchführung des Differenzbereinigungsverfahrens beantragt. Da dieses Verfahren zurzeit noch nicht abgeschlossen ist, ist eine materielle Stellungnahme zu einer Anpassung des SIL-Objektblattes grundsätzlich nicht möglich.

Zudem weisen wir darauf hin, dass die vorliegende Anpassung des SIL-Objektblattes keine zwei Jahre nach dessen Festsetzung durch den Bundesrat erfolgen soll. Für die Planungsträger aller Stufen ist jedoch die Verlässlichkeit der planerischen Rahmenbedingungen in der Flughafenregion zentral. Die dem SIL-Objektblatt zugrunde liegende Betriebsvariante E<sub>DVO</sub> im Verbund mit der Lärmprognose 2030 schafft dabei den Rahmen, der Anpassungen zulässt. Kleinere und bezüglich der Auswirkungen auf Raum und Umwelt eher untergeordnete Änderungen – wie im vorliegenden Falle – führen deshalb nicht gleich jedes Mal zu einer Anpassung des SIL-Objektblattes. Für die nachfolgenden Planungen, also das Betriebsreglement und die kommunalen Nutzungsplanungen, muss zudem ein gewisser Anordnungsspielraum bestehen bleiben, wenngleich dies nicht zu widersprüchlichen Aussagen von SIL und Richtplan führen darf. Dennoch kommt dem SIL-Objektblatt auch eine lenkende Funktion zu, d. h., von der Flughafenhalterin sind die einmal vom Bundesrat festgelegten Rahmenbedingungen bei den nachfolgenden Planungen (Betriebsreglement, Plangenehmigung) so weit wie möglich zu respektieren.

### **4. Weitere Hinweise/Anträge**

Neben diesen grundsätzlichen Bemerkungen zur Anpassung des SIL-Objektblattes haben wir zu den uns zugestellten Unterlagen zudem folgende Hinweise bzw. stellen wir noch folgende Anträge:

- In der Karte 1 des SIL-Objektblattes sind der «Planungswert ES II gemäss Betriebsreglement» (schwarz ausgezogene Linie) sowie der «Immissionsgrenzwert ES II gemäss Betriebsreglement» (schwarz gestrichelte Linie) dargestellt. Aus der Bezeichnung geht nicht klar hervor, welches Betriebsreglement dargestellt ist. Im Vergleich mit dem gültigen Objektblatt vom 26. Juni 2013 fällt auf, dass die schwarzen Kurven



identisch sind. Im SIL-Objektblatt vom 26. Juni 2013 sind die schwarzen Kurven mit «Planungswert ES II gemäss vBR» bzw. «Immissionsgrenzwert ES II gemäss vBR» angeschrieben. Wir gehen davon aus, dass die schwarzen Kurven in der Karte 1 (Entwurf vom 9. Oktober 2014) fälschlicherweise das vBR zeigen. Korrekterweise sollten wohl die Kurven des BR 2014 dargestellt werden.

- Nachdem der Bundesrat die Anpassung der Lärmschutz-Verordnung am 28. November 2014 beschlossen hat (Inkraftsetzung auf den 1. Februar 2015), drängt sich unserer Auffassung nach auch eine Überprüfung bzw. Anpassung der Festlegungen und Erläuterungen zu Pkt. 4 «Abstimmung mit der Raumentwicklung» auf. Es muss deutlich werden, dass in Gebieten mit Überschreitung der Grenzwerte ausschliesslich zur Nachtzeit künftig grösserer Handlungsspielraum für die Siedlungsentwicklung bestehen wird.

### **C. Konsultationen im Kanton Zürich**

Im vorliegenden Anhörungsverfahren hat das BAZL neben dem Kanton Zürich auch die raumplanerisch betroffenen Gemeinden und regionalen Planungsgruppen zur Stellungnahme zum SIL-Objektblatt eingeladen. Deren Stellungnahmen sind dem BAZL direkt zugestellt worden.

Grundlage für unsere Meinungsbildung waren unter anderem auch die Haltung der Konsultativen Konferenz Flughafen Zürich (KKFZ, Konsultativorgan des Regierungsrates gemäss §4 des Flughafengesetzes, in dem alle zwölf Bezirke des Kantons vertreten sind) sowie die Meinungen des Info-Forums (Forum für den Informationsaustausch zwischen dem Kanton und den Bürgerorganisationen und Interessenverbänden von Gemeinden rund um den Flughafen). Das KKFZ wurde am 1. Dezember 2014 und das Info-Forum am 2. Dezember 2014 vom BAZL über die geplanten Änderungen des SIL-Objektblattes informiert und erhielten Gelegenheit zur Stellungnahme. Aufgrund der zeitgleichen Durchführung der öffentlichen Mitwirkung zur Anpassung des SIL-Objektblattes und zum Gesuch zum BR 2014 haben sich die eingegangenen Stellungnahmen hauptsächlich auf das BR 2014 bezogen. Von den zwölf im KKFZ vertretenen Bezirken haben deren vier dem Kanton eine schriftliche Stellungnahme zukommen lassen, wobei wiederum zwei auf eine Stellungnahme verzichtet haben. In den beiden anderen Stellungnahmen (Bezirke Dielsdorf und Bülach) wird jedoch hauptsächlich die Nordausrichtung des BR2014 kritisiert. Die entsprechenden Stellungnahmen sowie die Protokolle der Sitzung des KKFZ vom 1. Dezember 2014 und des Info-Forums vom 2. Dezember 2014 liegen diesem Schreiben bei.



#### **D. Zusammenfassung**

Das geltende SIL-Objektblatt deckt die Auswirkungen des Flugbetriebes, der dem BR2014 zugrunde liegt, vollumfänglich ab. Die geplanten Anpassungen sind entweder gemäss Gesuch der FZAG nur vorübergehend oder haben in der grosszügigeren Lärmprognose des geltenden SIL-Objektblattes Platz. Eine Anpassung des SIL-Objektblattes ist deshalb nicht notwendig.

Den Anpassungen des SIL-Objektblattes liegen Lärmberechnungen zugrunde, die ihrerseits auf einem Mengengerüst mit erheblich mehr Flugbewegungen in der zweiten Nachtstunde (23.00–24.00 Uhr) beruhen. Dies steht in deutlichem Widerspruch zur gesetzlich vorgesehenen siebenstündigen Nachtflugsperre (23.00–06.00 Uhr) gemäss § 3 Abs. 3 des Flughafengesetzes. Der Anpassung des SIL-Objektblattes sowie den entsprechenden Grundlagen kann daher nicht zugestimmt werden. Eine Anpassung des geltenden SIL-Objektblattes wäre aber selbst dann nicht erforderlich, wenn die Flughafenhalterin ein überarbeitetes Gesuch um Änderung des Betriebsreglements einreichen würde, mit dem die erwähnten Flugbewegungen statt der zweiten der ersten Nachtstunde zugewiesen würden. Auch eine solche Anpassung des Betriebs ist mit dem geltenden SIL-Objektblatt und der zugrunde liegenden Betriebsvariante E<sub>DVO</sub> sowie der langfristigen Lärmprognose bis 2030 abgedeckt.

Hinzu kommt, dass die nicht erforderliche Anpassung zur Unzeit erfolgen würde: Nach jahrelangen ebenso umfangreichen wie zeit- und personalintensiven Facharbeiten hat der Bundesrat am 26. Juni 2013 das SIL-Objektblatt Flughafen Zürich verabschiedet. Der Kantonsrat hat am 24. März 2014 die Teilrevision des kantonalen Richtplans festgesetzt. Aufgrund eines offensichtlichen Widerspruchs zwischen kantonalem Richtplan und SIL-Objektblatt im Bereich des Flughafenperimeters hat der Kanton Zürich in Anwendung von Art. 7 und 12 RPG beim Bund die Durchführung des Differenzbereinigungsverfahrens beantragt. Das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen. Es irritiert daher, dass keine zwei Jahre nach dem Erlass des SIL-Objektblattes durch den Bundesrat und während des laufenden Differenzbereinigungsverfahrens das SIL-Objektblatt erneut angepasst werden soll. Ein solches Vorgehen ist der Glaubwürdigkeit des Planungsinstruments SIL und der dafür verantwortlichen Stellen nicht förderlich. Um die verschiedenen, zeitlich und inhaltlich ineinander übergreifenden und voneinander abhängigen Verfahren verständlich zu machen und Verlässlichkeit in die Planung zu bringen, bitten wir Sie, die verschiedenen Verfahren zu entflechten und Anpassungen am SIL-Objektblatt erst dann vorzunehmen, wenn das

Differenzbereinigungsverfahren zwischen SIL und Richtplan abgeschlossen ist, gewichtige Gründe für eine Anpassung geltend gemacht werden können und sämtliche Alternativen zur Anpassung des Sachplans umfassend geprüft worden sind.

II. Zustellung einer Kopie der Zuschrift (ohne Beilagen) an Dr. P. Müller, Vorsitzender des SIL-Koordinationsgremiums, Direktor des Bundesamtes für Zivilluftfahrt, 3003 Bern, und an die Regierungsräte der Kantone Schaffhausen, St. Gallen, Thurgau, Schwyz, Zug und Aargau.

III. Mitteilung an die Mitglieder des Regierungsrates, die Volkswirtschaftsdirektion und die Baudirektion.



Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:

**Husi**